



## ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION ÉCONOMIQUE

#### Question 41 : Réglementation économique du transport aérien international

#### RÉSULTATS DE LA SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail rend compte des résultats de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6). Elle présente en outre de façon détaillée les recommandations de la Conférence ainsi qu'une proposition concernant un plan de mesures de suivi que l'Organisation entreprendrait dans ses travaux futurs.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- à reprendre à son compte les recommandations de la Conférence ATConf/6 approuvées par le Conseil et présentées dans les Appendices A et B ;
- à approuver le plan de mesures de suivi proposé dans l'Appendice C ;
- à prendre en compte les renseignements contenus dans la présente note de travail pour la mise à jour de la Résolution A37-20 de l'Assemblée.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C – Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités décrites dans la présente note seront entreprises sous réserve de la disponibilité de ressources dans le budget du Programme ordinaire 2014-2016 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	A38-WP/55, Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien Doc 10009, <i>Rapport de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6)</i> Doc 10008, <i>Rapport de la Commission économique de la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée</i> Doc 9958, Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2010) Doc 9587, Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international

## 1. INTRODUCTION

1.1 La sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) s'est tenue à Montréal au siège de l'OACI du 18 au 22 mars 2013, en présence de plus de 1 000 délégués et observateurs de 131 États membres et 39 organisations internationales. Le rapport de la Conférence a été publié sous la cote Doc 10009, Rapport de la sixième Conférence mondiale de transport aérien, que l'on peut consulter à l'adresse : <http://www.icao.int/meetings/atconf6/Pages/WorkingPapers.aspx>).

## 2. RÉSULTATS DE LA CONFÉRENCE ATCONF/6

2.1 La Conférence a fait une large place aux deux principaux points de l'ordre du jour : Point 1 – Aperçu général des tendances et des faits nouveaux, et Point 2 – Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif. Les points saillants des délibérations et les principales recommandations sont résumés ci-après.

### 2.2 Point 1.1 — Faits nouveaux dans l'industrie et en réglementation

2.2.1 La Conférence a noté les principaux faits nouveaux intervenus et les travaux réalisés par l'OACI depuis la dernière Conférence (ATConf/5, 2003). Reconnaissant le rôle important que joue l'OACI en encourageant le développement durable du transport aérien international et en facilitant la libéralisation, la Conférence a recommandé que soit créé, en conformité avec les règles de gouvernance et les politiques applicables de l'OACI, un fonds volontaire spécialisé qui servira à appuyer l'OACI dans l'exécution de son mandat et le renforcement de ses travaux dans le domaine du transport aérien. Il est recommandé également que l'OACI continue de suivre les faits nouveaux qui surviennent dans l'industrie et de renforcer la coopération avec toutes les parties prenantes, et qu'elle garde ses orientations de politique à jour et adaptées aux changements et aux besoins des États.

### 2.3 Point 1.2 — Autres domaines des travaux de l'OACI qui peuvent avoir des incidences économiques

2.3.1 La Conférence a pris note des travaux de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation en ce qui concerne les politiques sur le recouvrement des coûts des mesures et fonctions de sûreté aux aéroports. Elle a noté aussi des renseignements sur une analyse coûts-avantages du système régional de coopération pour la supervision de la sécurité adopté par certains États d'Amérique latine. La Conférence a recommandé que les États soient encouragés à se conformer aux politiques et orientations de l'OACI sur les redevances de sûreté de l'aviation et à accroître leur participation à la coopération régionale en matière de sécurité.

### 2.4 Point 2.1 — Accès aux marchés

2.4.1 La Conférence est convenue que la libéralisation de l'accès aux marchés a apporté de grands avantages. Les délibérations se concentrent sur les méthodes et le rythme de la libéralisation. S'il est vrai que les États devraient procéder à la libéralisation à leur propre rythme et appliquer des méthodes qui conviennent à leurs besoins et à leurs situations, il est aussi reconnu vigoureusement qu'il est nécessaire de moderniser le régime réglementaire pour l'adapter à un contexte économique mondialisé. Il est recommandé que l'OACI élabore et adopte une vision à long terme pour la libéralisation, comprenant l'examen d'un accord international par lequel les États pourraient libéraliser l'accès aux marchés. À cet égard, l'OACI devrait travailler avec toutes les parties intéressées, en tenant compte de l'expérience acquise et des réalisations, y compris les accords existants sur la libéralisation, et consulter les experts, les États, l'industrie et les organisations et parties prenantes intéressées, au besoin.

2.4.2 La contribution du fret aérien à l'économie et aux échanges mondiaux, et les caractéristiques particulières de ces opérations, sont largement reconnues. Pour faciliter davantage la libéralisation, la Conférence ATConf/6 a recommandé que l'OACI prenne l'initiative dans l'élaboration d'accords internationaux visant expressément les services de fret aérien, et que, pour ce faire, elle prenne en compte les réalisations passées et les points de vue des États sur les arrangements existants, et tienne des consultations avec toutes les parties prenantes intéressées.

2.4.3 En ce qui concerne l'attribution des créneaux et les restrictions frappant les vols de nuit, différents points de vue ont été notés concernant les manières de traiter ces questions ainsi que sur les orientations de politique connexes de l'OACI. Reconnaisant que ces questions resteront présentes étant donné la croissance du trafic aérien, la Conférence a recommandé que les États tiennent dûment compte des demandes de capacité à long terme lorsqu'ils planifient le développement des infrastructures, qu'ils se conforment aux politiques connexes de l'OACI et qu'ils entreprennent de remédier aux préoccupations des autres États et de résoudre les difficultés par le biais de la consultation.

2.4.4 La Conférence a recommandé également que l'OACI continue à faciliter la libéralisation et à aider les États à la réaliser, notamment en assurant le mécanisme appelé Conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN). Le cas échéant, l'OACI devrait élaborer des orientations sur des questions émergentes d'importance mondiale, notamment l'aviation d'affaires.

## 2.5 **Point 2.2 — Propriété et contrôle des transporteurs aériens**

2.5.1 Il est largement reconnu que la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens offre des avantages certains et qu'il faut adapter l'actuel régime de réglementation aux nécessités du XXI<sup>e</sup> siècle. Il est convenu que l'OACI devrait prendre l'initiative dans la facilitation d'une plus grande libéralisation à cet égard, tout en prenant en considération l'importance de veiller à la sécurité et à la sûreté, les intérêts de toutes les parties prenantes, y compris la main-d'œuvre, et la nécessité de réaliser l'adaptation de manière graduelle et progressive. Par conséquent la Conférence a recommandé que l'OACI entreprenne l'élaboration d'un accord international permettant aux États de libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens. Dans ses travaux, l'OACI devrait faire participer toutes les parties concernées et consulter des experts, des États, les parties prenantes et les organisations intéressées. La Conférence a recommandé aussi que les États poursuivent la libéralisation dans ce domaine en fonction de leurs besoins et de leurs situations par divers moyens existants.

## 2.6 **Point 2.3 — Protection des consommateurs**

2.6.1 La Conférence a reconnu la nécessité d'appuyer la protection des consommateurs des services de transport aérien, et elle est convenue qu'une convergence et une compatibilité accrues pourraient renforcer l'efficacité des mesures réglementaires des États. Elle a recommandé que l'OACI élabore, à court terme, un ensemble de principes de base sur la protection des consommateurs, avec l'assistance d'experts du Groupe d'experts sur la réglementation des services de transport aérien (ATRP), des États et des organismes régionaux. Elle a recommandé aussi que l'OACI continue à surveiller les faits nouveaux dans le domaine de la protection des consommateurs, et qu'elle travaille avec les États, l'industrie et d'autres organisations, telles que l'Organisation mondiale du tourisme (OMT). À ce chapitre, la Conférence est convenue de la nécessité de coordonner les démarches entre les organisations intéressées, telles que l'OMT, afin d'éviter les doubles emplois et la mise en place d'ensembles de règles différents.

## 2.7 **Point 2.4 — Concurrence loyale**

2.7.1 Les faits nouveaux importants et les divers problèmes rencontrés par les États sont notés dans le contexte de la concurrence loyale. Bien qu'il y ait des divergences d'opinion concernant les méthodes à adopter pour remédier aux questions connexes, la Conférence s'est largement accordée à reconnaître que la concurrence loyale est un principe général important de l'exploitation des services aériens internationaux et que les États devraient tenir dûment compte des préoccupations des autres États. Avec l'aide d'un groupe ad hoc consultatif mis sur pied par le Président, il a été décidé par consensus de recommander que l'OACI élabore des instruments pour faciliter la coopération, le dialogue et l'échange de renseignements entre les États afin de promouvoir des approches réglementaires plus compatibles et de réaliser un répertoire des politiques et pratiques des États et des organismes régionaux en matière de concurrence. L'OACI devrait continuer à surveiller l'évolution de la situation et mettre à jour, le cas échéant, ses orientations de politique sur la concurrence loyale.

## 2.8 **Point 2.5 — Mécanismes de protection**

2.8.1 La Conférence a examiné quatre aspects des mécanismes de protection dans la libéralisation du transport aérien international, à savoir : a) participation effective et durable des États ; b) assurance des services et des aides/subventions publiques ; c) plan de routes pour les services aériens essentiels et le développement du tourisme ; et d) prévention des mesures unilatérales. Étant convenu que des mesures de protection sont nécessaires, la Conférence a recommandé que les États soient encouragés à suivre les orientations de l'OACI sur les mesures de protection, et que lesdites orientations soient tenues à jour et adaptées aux changements.

## 2.9 **Point 2.6 — Taxes et autres prélèvements frappant le transport aérien international**

2.9.1 La Conférence est convenue que la prolifération des divers droits et taxes frappant le transport aérien pourrait avoir des incidences économiques négatives sur le développement durable du transport aérien et sur les consommateurs. Confirmant que les politiques de l'OACI sur la taxation restent valides, la Conférence a recommandé que l'OACI en fasse une promotion plus énergique et qu'elle travaille avec les parties prenantes de l'industrie à réaliser une analyse sur les incidences des taxes et autres prélèvements qui frappent le transport aérien et à mettre au point à l'intention des États des orientations à ce sujet. Un article bilatéral type sur l'imposition, élaboré par l'OACI, devrait être inclus dans le modèle d'accord sur les services aériens (MASA) de l'OACI.

## 2.10 **Point 2.7 — Économie des aéroports et des services de navigation aérienne**

2.10.1 La Conférence a noté le besoin de moderniser le système de transport aérien et les besoins correspondant en matière de financement, et elle a constaté la relation entre la libéralisation du transport aérien et le développement de l'infrastructure. Reconnaisant que les politiques et orientations existantes de l'OACI sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne et les redevances restent pertinentes et valables, la Conférence a recommandé que l'OACI les garde à jour, qu'elle sensibilise les États à leur égard et qu'elle encourage leur utilisation. Pour ce qui est de la nécessité de faire face aux défis émergents, la Conférence est convenue de mettre sur pied un groupe de travail multidisciplinaire chargé d'élaborer des orientations sur le financement de l'infrastructure de transport aérien et du système aéronautique, comprenant des mécanismes pour soutenir les améliorations opérationnelles, décrites dans les modules des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU).

## 2.11 Point 2.8 — Mise en œuvre des politiques et des orientations de l'OACI

2.11.1 La Conférence a pris note de l'état de la mise en œuvre des politiques et orientations de l'OACI dans le domaine du transport aérien, et elle est convenue que les États devraient être encouragés à incorporer les orientations de politique de l'OACI dans leur politique et règlements nationaux, et dans leurs accords de transport aérien. Étant donné l'importance des politiques et orientations de l'OACI, la Conférence a recommandé que l'OACI continue, dans son rôle de chef de file, à faire la promotion de ses orientations de politique et à les actualiser, et à envisager des moyens supplémentaires de rehausser le statut de ses politiques, y compris en évaluant la valeur d'une éventuelle nouvelle Annexe à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* qui porterait sur le développement durable du transport aérien.

## 3. TRAVAUX DE SUIVI

3.1 La Conférence a adopté un ensemble de conclusions et de recommandations vaste et complet, qui devrait guider les orientations de politique futures et les mesures que prendront les États et l'Organisation. Au nombre des réalisations importantes, on a : a) fait ressortir le transport aérien comme partie intégrante du système de l'aviation civile ; b) réaffirmé l'objectif de la libéralisation et le rôle de chef de file de l'OACI ; c) innové en vue de la modernisation du cadre réglementaire mondial ; et d) assuré une base pour les mesures concrètes que prendra l'OACI dans ses futurs travaux dans le domaine du transport aérien. Les recommandations de la Conférence sont divisées en mesures à prendre par les États et en mesures à prendre par l'OACI, qui sont présentées respectivement dans les Appendices A et B.

3.2 Quand il a examiné les activités de suivi de la Conférence, le Conseil, ayant à l'esprit les ressources limitées de l'Organisation, a décidé d'intégrer et de grouper les recommandations de mesures à prendre par l'OACI en trois catégories de priorités, présentées en Appendice C, pour examen par le Conseil. Les tâches de priorité A présentent une importance majeure pour les États et devraient être entreprises sans tarder ; les tâches de priorité B ont une priorité moyenne, alors que les tâches de priorité C pourraient être entreprises au moyen de ressources supplémentaires provenant de contributions volontaires des États membres. Dans ses travaux de suivi, le Secrétariat fera participer le Groupe d'experts ATRP et, s'il y a lieu, il consultera les États et d'autres organisations et parties prenantes intéressées.

3.3 Pour donner suite à la décision du Conseil, le Secrétariat communique aux États sous couvert d'une lettre (SL 13/63) les recommandations de la Conférence ATConf/6, une fois qu'elles auront été approuvées par le Conseil. Le rapport du Conseil sur les résultats de la Conférence et le plan de l'Organisation pour les travaux de suivi est présenté à la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, pour qu'elle l'approuve. Sur la base des décisions de l'Assemblée, le Secrétariat élaborera un plan de mise en œuvre plus circonstancié pour les travaux de suivi de la Conférence ATConf/6. Le Comité du transport aérien sera tenu parfaitement au courant des plans des activités et des progrès réalisés dans ses travaux. Le Secrétariat renverra au Comité du transport aérien et au Conseil, pour examen, toutes questions nécessitant des décisions ou des orientations de politique.

-----

APPENDICE A

RECOMMANDATIONS SUR LES MESURES À PRENDRE PAR LES ÉTATS

N°	Recommandations sur les mesures à prendre par les États
	<p><b>Recommandation 1.1/1 — Faits nouveaux dans l'industrie et en réglementation</b> Il est recommandé :</p>
1	<p>a) que les États reconnaissent l'importance des cadres réglementaires nationaux et régionaux pour assurer la conformité des alliances avec les normes de concurrence et empêcher les monopoles ; que les États examinent dûment les avantages que créent les alliances ;</p>
2	<p>b) que les États envisagent de créer des mécanismes qui permettent une coopération et une coordination plus étroites entre leurs autorités chargées des secteurs du tourisme et des transports ; que les États appuient aussi une coopération accrue entre l'OACI et l'OMT sur les questions clés d'intérêt commun ; que les États appuient également et encouragent l'adoption universelle de la Convention de Montréal de 1999.</p>
	<p><b>Recommandation 1.2/1 — Autres domaines des travaux de l'OACI qui peuvent avoir des incidences économiques</b> Il est recommandé :</p>
3	<p>a) que les États veillent à ce que les politiques actuelles de l'OACI sur le recouvrement des coûts des mesures et fonctions de sûreté aux aéroports et appliquées par les ANSP soient mises en œuvre de telle sorte que les redevances d'usage pour la sûreté soient raisonnables et efficaces par rapport aux coûts, et qu'elles favorisent l'harmonisation à l'échelle mondiale ;</p>
4	<p>b) que les États soient encouragés à incorporer les quatre principes clés de l'établissement des redevances que sont la non-discrimination, le rapport entre les coûts et les redevances, la transparence et la consultation des usagers dans leurs législations, réglementations ou politiques nationales, ainsi que dans leurs arrangements sur les services aériens, afin d'en garantir le respect par les exploitants d'aéroports et par les ANSP ;</p>
5	<p>c) que les États accroissent leur participation à leurs groupes régionaux de sécurité respectifs ;</p>
6	<p>d) que les États soient invités à prendre note du rapport coût-efficacité qui peut être atteint par le biais de la coopération régionale et qu'ils soient encouragés à établir des objectifs et des indicateurs concernant la gestion et l'économie, à l'instar des États d'Amérique latine.</p>
	<p><b>Recommandation 2.1/1 — Libéralisation de l'accès aux marchés</b> Il est recommandé :</p>
7	<p>a) que les États continuent de libéraliser l'accès aux marchés à un rythme et d'une manière qui conviennent aux besoins et aux circonstances, en tenant dûment compte des intérêts de toutes les parties prenantes, de l'évolution de l'environnement commercial et des besoins en matière d'infrastructure.</p>

N°	<b>Recommandations sur les mesures à prendre par les États</b>
	<b>Recommandation 2.1/2 — Services de fret aérien</b> Il est recommandé :
8	a) que les États tiennent dûment compte des caractéristiques particulières des services de fret aérien quand ils s'échangent des droits d'accès aux marchés dans le cadre d'accords de services aériens, et qu'ils octroient des droits appropriés et facilitent la souplesse de l'exploitation de manière à favoriser le développement de ces services ;
9	b) que les États continuent de libéraliser les services de fret aérien en utilisant tous les moyens disponibles et de partager leur expérience avec les autres États.
	<b>Recommandation 2.1/3 — Autres questions relatives à l'accès aux marchés</b> Il est recommandé :
10	a) que, lorsqu'il s'agit de traiter de questions relatives à l'attribution des créneaux ou aux restrictions frappant les vols de nuit, les États tiennent dûment compte des besoins et préoccupations des autres États et qu'ils fassent tous les efforts possibles pour résoudre toutes les préoccupations par consultation, dans un climat de bienveillance, de transparence, de compréhension mutuelle et de coopération ;
11	b) que, pour ce qui est des restrictions frappant les vols de nuit, les États respectent et suivent le principe de l'approche équilibrée de l'OACI lorsqu'ils prennent des mesures réglementaires en matière de gestion du bruit des aéronefs aux aéroports ;
12	c) que, dans la planification du développement des infrastructures de l'aviation, les États tiennent dûment compte des demandes du transport aérien pour ce qui est de la capacité à long terme.
	<b>Recommandation 2.2/1 — Propriété et contrôle des transporteurs aériens</b> Il est recommandé :
13	a) que les États continuent de libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, en tenant compte des besoins et des circonstances, par divers moyens existants, tels que la levée des restrictions inscrites dans les accords bilatéraux sur les services aériens concernant la propriété et le contrôle et les moyens que recommande l'OACI. Les organisations régionales devraient, en coopération avec l'OACI, jouer un rôle dans la facilitation du processus de libéralisation et dans l'aide aux États à ce sujet.
	<b>Recommandation 2.3/1 — Protection des consommateurs</b> Il est recommandé :
14	a) que les États encouragent l'adoption et l'application de mesures de protection des consommateurs visant à améliorer la connectivité fournie par le transport aérien.
	<b>Recommandation 2.4/1 — Concurrence loyale</b> Il est recommandé :
15	a) que les États prennent en considération le fait que la concurrence loyale est un important principe général dans l'exploitation de services aériens internationaux ;
16	b) que les États, tout en tenant compte de la souveraineté nationale, élaborent des lois et des politiques en matière de concurrence qui s'appliquent au transport aérien et que, ce faisant, ils prennent en considération les orientations de l'OACI en matière de concurrence ;

N°	<b>Recommandations sur les mesures à prendre par les États</b>
17	c) que les États tiennent dûment compte des préoccupations des autres États dans l'application au transport aérien international de lois ou de politiques nationales et/ou régionales en matière de concurrence ;
18	d) que les États accordent l'attention voulue aux orientations de l'OACI dans les accords de services aériens et dans les règles nationales ou régionales portant sur la concurrence ;
19	e) que les États encouragent la coopération entre les autorités nationales et/ou régionales chargées de la concurrence, notamment dans le cadre de l'approbation d'alliances et de fusions.
	<b>Recommandation 2.5/1 — Mesures de protection</b> Il est recommandé :
20	a) que, dans le processus de libéralisation, les États tiennent dûment compte des principes convenus par la communauté aéronautique dans les différentes instances de l'OACI s'occupant des mesures de protection visant à assurer la participation continue et effective de tous les États au transport aérien international, y compris le principe lié à la nécessité d'accorder une attention particulière aux intérêts et aux besoins des pays en développement ;
21	b) que, dans les pratiques réglementaires, les États s'abstiennent d'appliquer des mesures unilatérales qui nuiraient à l'intérêt commun de la communauté aéronautique et au développement efficace et durable du transport aérien international.
	<b>Recommandation 2.6/1 — Taxes frappant le transport aérien international</b> Il est recommandé :
22	a) que les États appliquent les politiques de l'OACI sur l'imposition dans leur pratique réglementaire, conformément à la Résolution de l'Assemblée A37-20, Appendice E. Étant donné que l'OACI a des politiques claires en matière d'imposition qui sont encore valides, la Conférence recommande que les États veillent à ce que les autorités compétentes chargées de l'imposition suivent ces politiques de manière à éviter de fixer des taxes qui sont discriminatoires à l'égard de l'aviation internationale et qui peuvent nuire à la compétitivité de l'industrie de l'aviation et influencer négativement sur les économies nationales des États ;
23	b) que les États évitent la double imposition dans le domaine du transport aérien.
	<b>Recommandation 2.7/1 — Modernisation du système de transport aérien</b> Il est recommandé :
24	a) que les États continuent de mettre en œuvre les politiques et les orientations de l'OACI qui peuvent être appliquées au financement de l'infrastructure de transport aérien au moyen de redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne.
	<b>Recommandation 2.7/3 — Gestion des infrastructures</b> Il est recommandé :
25	a) que les États envisagent de créer des entités autonomes pour l'exploitation des aéroports et des ANSP, en tenant compte de leur viabilité économique ainsi que des intérêts des usagers et d'autres parties intéressées, et qu'ils veillent à ce que les recommandations de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS) soient mises en œuvre ;
26	b) que les États favorisent des performances de qualité en matière de services de navigation aérienne par le biais de la bonne gouvernance.

N°	<b>Recommandations sur les mesures à prendre par les États</b>
	<b>Recommandation 2.8/1 — Mise en œuvre des politiques et orientations de l'OACI</b> Il est recommandé :
27	a) que les États reconnaissent l'importance et la pertinence des politiques et des orientations de l'OACI et en tiennent dûment compte dans leurs activités de réglementation ;
28	b) que les États s'efforcent de tenir leurs engagements relatifs au respect des dispositions des résolutions de l'Assemblée sur le transport aérien ;
29	c) que les États soient encouragés à incorporer à leur législation, règles et règlements nationaux et à leurs accords sur les services aériens les principes, politiques et orientations de l'OACI.

-----

**APPENDICE B**

**RECOMMANDATIONS SUR LES MESURES À PRENDRE PAR L'OACI**

N°	Recommandations sur les mesures à prendre par l'OACI
	<p><b>Recommandation 1.1/1 — Faits nouveaux dans l'industrie et en réglementation</b>            Il est recommandé :</p>
1	<p>a) que l'OACI continue à suivre l'évolution de la situation, effectue des études sur les grandes questions de portée mondiale, fournisse aux États un ensemble de principes de base et partage le fruit de ses analyses sur l'évolution du transport aérien avec les États, les organisations internationales et l'industrie ;</p>
2	<p>b) que l'OACI mette à jour et avance ses éléments indicatifs sur la réglementation du transport aérien international. En particulier, elle devrait tenir à jour les modèles d'accord sur les services aériens (MASA) en fonction de l'évolution de la réglementation et actualiser les indicateurs de libéralisation. Elle devrait aussi poursuivre le développement des bases de données pertinentes, telle que la <i>Base de données sur les accords de services aériens du monde</i> (Doc 9511), et continuer à réaliser des études de cas sur des expériences en matière de libéralisation ;</p>
3	<p>c) que l'OACI continue d'aider les États dans les efforts de libéralisation du transport aérien, par exemple en élaborant d'autres cours de formation, séminaires régionaux et activités similaires à l'intention des États, compte tenu des ressources disponibles ;</p>
4	<p>d) que l'OACI soit la seule instance d'élaboration de solutions mondiales pour le développement d'un système de transport aérien durable pour toutes les parties intéressées ; que l'OACI continue de coopérer avec les organisations internationales et régionales et avec l'industrie pour se tenir informée des obstacles à la pérennité du système du transport aérien et définisse, dans un cadre de coopération, des stratégies clés pour éliminer les obstacles ;</p>
5	<p>e) que l'OACI établisse un fonds pour le transport aérien en vue de solliciter des dons volontaires des États membres pour renforcer les travaux de l'Organisation dans le domaine. Ce fonds devrait être administré de façon transparente, conformément aux règles de gouvernance et aux politiques pertinentes de l'OACI ;</p>
6	<p>f) que l'OACI apporte aux États qui le demandent une assistance pour la ratification de la Convention de Montréal de 1999.</p>
	<p><b>Recommandation 1.2/1 — Autres domaines des travaux de l'OACI qui peuvent avoir des incidences économiques</b>            Il est recommandé :</p>
7	<p>a) que l'OACI prenne toutes les mesures pertinentes pour assurer une large sensibilisation à ses politiques et les faire connaître, et pour encourager l'utilisation de ses éléments indicatifs sur les coûts de la sûreté de l'aviation et les redevances connexes.</p>

N°	<b>Recommandations sur les mesures à prendre par l'OACI</b>
	<b>Recommandation 2.1/1 — Libéralisation de l'accès aux marchés</b> Il est recommandé :
8	a) que l'OACI élabore et adopte une vision à long terme pour la libéralisation du transport aérien international, comprenant l'examen d'un accord international par lequel les États pourraient libéraliser l'accès aux marchés, en tenant compte de l'expérience et des réalisations passées des États, notamment les accords actuels de libéralisation de l'accès aux marchés conclus aux niveaux bilatéral, régional et multilatéral, ainsi que des diverses propositions présentées pendant la Conférence ;
9	b) que l'OACI travaille à établir une compréhension commune et à obtenir un consensus pour l'élaboration de la vision à long terme et des arrangements réglementaires correspondants, en collaboration avec toutes les parties concernées et en consultation avec les experts, les États, l'industrie, les organisations intéressées et d'autres parties prenantes ;
10	c) que l'OACI continue de fournir orientations et assistance aux États pour faciliter la libéralisation de l'accès aux marchés, en utilisant des moyens tels que la Conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN) ;
11	d) que l'OACI tienne ses orientations stratégiques sur la réglementation et la libéralisation du transport aérien à jour et adaptées à l'évolution de la situation et aux besoins des États et envisage d'autres moyens de faciliter la libéralisation.
	<b>Recommandation 2.1/2 — Services de fret aérien</b> Il est recommandé :
12	a) que l'OACI prenne la direction de l'élaboration d'un accord international spécifique pour faciliter une libéralisation plus poussée des services de fret aérien, en tenant compte de l'expérience acquise et des réalisations, des points de vue des États sur les arrangements actuels et des suggestions formulées pendant la conférence ;
13	b) que dans l'élaboration de nouveaux arrangements réglementaires sur le fret aérien, l'OACI fasse appel à toutes les parties concernées et consulte les experts, les États, l'industrie et les parties prenantes intéressées.
	<b>Recommandation 2.1/3 — Autres questions relatives à l'accès aux marchés</b> Il est recommandé :
14	a) que l'OACI continue de suivre la situation et les pratiques des États pour ce qui est du traitement des questions d'attribution des créneaux et des restrictions frappant les vols de nuit, qu'elle fasse connaître les orientations de politique connexes de l'OACI et qu'elle encourage les États et les parties intéressées à les suivre ;
15	b) que l'OACI continue d'élaborer à l'intention des États des orientations de politique sur la réglementation des aspects économiques du transport aérien et qu'elle élabore des orientations sur des questions émergentes d'importance mondiale, notamment en ce qui concerne l'aviation d'affaires.

N°	Recommandations sur les mesures à prendre par l'OACI
	<p><b>Recommandation 2.2/1 — Propriété et contrôle des transporteurs aériens</b> Il est recommandé :</p>
16	a) que l'OACI continue de promouvoir ses orientations stratégiques relatives à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens. Elle devrait tenir ses orientations stratégiques à jour et adaptées à l'évolution des conjonctures et aux besoins des États ; lorsque c'est nécessaire, l'OACI devrait examiner et élaborer des orientations sur les questions importantes qui pourraient être soulevées à mesure que la libéralisation progresse ;
17	b) que l'OACI entreprenne l'élaboration d'un accord international sur la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, en tenant compte des préoccupations de sécurité et de sûreté, du principe de réciprocité, de la nécessité de permettre une adaptation graduelle et progressive, avec des sauvegardes, de la nécessité de tenir compte des expériences régionales, des exigences des diverses législations nationales et des incidences sur toutes les parties prenantes, y compris la main-d'œuvre ;
18	c) que l'OACI fasse participer toutes les parties concernées à l'élaboration de l'accord international et consulte les experts, les États, les acteurs de l'aviation et les organisations intéressées.
	<p><b>Recommandation 2.3/1 — Protection des consommateurs</b> Il est recommandé :</p>
19	a) que l'OACI continue de suivre les faits nouveaux en matière de protection des consommateurs et de jouer un rôle de chef de file dans l'élaboration des orientations de politique, en tenant compte des intérêts des États, de l'industrie, des voyageurs aériens et des autres parties prenantes de l'aviation ;
20	b) en particulier, que l'OACI élabore à court terme un ensemble de principes de base de haut niveau non normatifs relatifs à la protection des consommateurs qui assure un équilibre adéquat entre la protection des consommateurs et la compétitivité de l'industrie et qui tient compte des besoins des États pour ce qui est de la souplesse, étant donné leurs différentes caractéristiques sociales, politiques et économiques et que ces principes de base soient harmonisés avec les instruments existants, notamment la <i>Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international</i> , faite à Montréal le 28 mai 1999 ;
21	c) que, pour favoriser l'élaboration rapide et efficace des principes de base, l'OACI mette sur pied un groupe ad hoc se consacrant uniquement à cette tâche et provenant d'organes existants de l'OACI, tels que le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP), notamment les experts désignés par les États ou les organismes régionaux à l'invitation de l'OACI, en vue de faciliter l'élaboration des principes de base de façon efficace et rapide ;
22	d) que l'OACI continue de jouer un rôle de chef de file dans la protection des consommateurs dans le domaine du transport aérien et collabore avec d'autres organisations internationales, y compris l'OMT, dans des domaines d'intérêt commun, en vue entre autres d'éviter les efforts en double ;
23	e) que l'OACI prenne les mesures nécessaires, éventuellement par la participation d'organes compétents tels que le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP) et le Groupe d'experts de la facilitation (FALP), en vue de travaux ultérieurs sur des analyses coûts-avantages relatives à la connectivité du transport aérien.

N°	<b>Recommandations sur les mesures à prendre par l'OACI</b>
	<b>Recommandation 2.4/1 — Concurrence loyale</b> Il est recommandé :
24	a) que l'OACI élabore des instruments, comme un forum d'échange pour renforcer la coopération, le dialogue et l'échange de renseignements entre les États membres, afin de promouvoir des approches réglementaires plus compatibles en ce qui concerne le transport aérien international ;
25	b) que l'OACI élabore un recueil des politiques et pratiques en matière de concurrence qui sont en vigueur aux niveaux national ou régional ;
26	c) que l'OACI continue à suivre l'évolution de la situation en ce qui concerne la concurrence dans le domaine du transport aérien international et mette à jour, en tant que de besoin, ses politiques et ses orientations sur la concurrence par l'intermédiaire du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP).
	<b>Recommandation 2.5/1 — Mesures de protection</b> Il est recommandé :
27	a) que l'OACI fasse activement la promotion de ses orientations sur les mesures de protection et encourage les États à les utiliser dans leurs pratiques réglementaires et à partager avec l'OACI et avec les autres États leur expérience en matière de libéralisation ;
28	b) que l'OACI continue à suivre l'évolution de la situation en ce qui concerne les mesures de protection et tienne ses orientations à ce sujet à jour et adaptées aux changements et aux besoins des États et, quand cela est nécessaire, qu'elle élabore de plus amples orientations en collaboration avec les États, les organisations internationales et les parties prenantes de l'aviation.
	<b>Recommandation 2.6/1 — Taxes frappant le transport aérien international</b> Il est recommandé :
29	a) que l'OACI continue à prendre les mesures nécessaires pour sensibiliser davantage les États à ses politiques sur l'imposition et en encourageant l'application de façon plus énergique ;
30	b) que l'OACI, en collaboration avec les associations intéressées de l'industrie, mette au point une analyse et des orientations à l'intention des États sur les incidences des taxes et autres prélèvements qui frappent le transport aérien.
	<b>Recommandation 2.7/1 — Modernisation du système de transport aérien</b> Il est recommandé :
31	a) que l'OACI, en coopération avec les États, les organisations internationales et l'industrie, mette sur pied un groupe de travail multidisciplinaire chargé d'examiner les difficultés afférentes à la définition de mesures incitatives économiques et opérationnelles, telles que la priorité de service, visant à permettre la concrétisation rapide des avantages des nouvelles technologies et procédures décrites dans les modules de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), pour appuyer des améliorations opérationnelles tout en maximisant la sécurité, la capacité et l'efficacité globale du système, en tenant compte des besoins précis exprimés lors de la douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12) ;
32	b) que l'OACI prenne des mesures pour faire mieux connaître et mieux comprendre ses politiques, ses orientations et ses autres indications concernant l'infrastructure de financement et veille à ce qu'elles demeurent pertinentes, à jour et adaptées à l'évolution de la situation.

N°	Recommandations sur les mesures à prendre par l'OACI
	<p><b>Recommandation 2.7/2 — Financement des fonctions de supervision</b> Il est recommandé :</p>
33	a) que l'OACI continue à élaborer des éléments indicatifs sur le financement durable des fonctions de supervision de la sécurité et de la sûreté au niveau des États tout en surveillant la situation pour ce qui est du financement de la supervision économique, en veillant à ce que le coût de ces fonctions ne soit pas imputé de multiple fois aux usagers ;
34	b) que l'OACI examine plus avant les possibilités de mettre en place de nouveaux mécanismes pour assurer le financement durable des fonctions de supervision au niveau national et au niveau régional, y compris des redevances d'usage qui cadrent avec la <i>Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne</i> (Doc 9082), en tenant compte des diverses situations que connaissent les différents États.
	<p><b>Recommandation 2.7/3 — Gestion des infrastructures</b> Il est recommandé :</p>
35	a) que l'OACI prenne toutes les mesures pertinentes pour faire connaître et comprendre à grande échelle ses politiques sur les redevances d'usage et ses éléments indicatifs concernant la gouvernance, la propriété, le contrôle et la gestion des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), et qu'elle veille à ce qu'ils demeurent pertinents et à jour, et qu'ils puissent être adaptés aux faits nouveaux ;
36	b) que l'OACI continue de suivre les changements dans la commercialisation et la privatisation des aéroports et des ANSP, de recueillir auprès des États des informations sur le niveau de mise en œuvre des politiques sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, de publier ces informations et de les actualiser régulièrement sous la forme d'un supplément au Doc 9082.
	<p><b>Recommandation 2.8/1 — Mise en œuvre des politiques et orientations de l'OACI</b> Il est recommandé :</p>
37	a) que l'OACI continue de promouvoir ses orientations de politique sur la réglementation économique du transport aérien international et qu'elle encourage les États à reprendre ces orientations dans leurs activités de réglementation ;
38	b) que l'OACI veille à ce que ses politiques, orientations et autres éléments relatifs à la réglementation économique demeurent pertinent et à jour et puissent être adaptés aux faits nouveaux et aux besoins des États ;
39	c) que l'OACI, en coopération avec les États, continue d'envisager des moyens supplémentaires de rehausser le statut de ses politiques relatives au développement économique durable du système de transport aérien et qu'elle évalue la valeur d'une éventuelle nouvelle Annexe à la Convention de Chicago sur le développement économique durable du transport aérien ou de toute autre solution acceptable ;
40	d) que l'OACI établisse des priorités pour ses travaux futurs dans le domaine de la réglementation économique du transport aérien sur la base des Recommandations de la Conférence.

APPENDICE C

SUIVI DES RECOMMANDATIONS DE ATCONF/6

Note : A = priorité élevé, B = priorité moyenne, C = faible priorité, T = trimestre, S = semestre

N°	Liste récapitulative de tâches de l'OACI recommandées par ATConf/6	Priorité	Durée et étapes de l'activité	Intervenants (autres que ATB-EAP)	Besoins en ressources humaines à l'EAP
<b>Tâches de priorité A</b> (avec indications des recommandations correspondantes)					
1	Établir un fonds volontaire pour le transport aérien conformément aux règles de gouvernance et aux politiques pertinentes de l'OACI [Rec.1.1/1, alinéa g)]	A	<b>2013-2014</b> - 4T13 : travaux initiaux - 1S14 : établir un plan - 3T14 : rapport à ATC - 4T14 : lettre aux États	FIN, LEB, États	Ressources actuelles
2	Mettre à disposition des États une ICAN améliorée [Rec. 2.1/1, alinéa c)], en améliorant son utilisation, notamment par l'organisation de réunions de caractère régional ou multilatéral et en organisant des séminaires sur l'équité de la concurrence en encourageant la coopération entre les autorités qui se livrent concurrence	A	<b>2013-2016</b> manifestation annuelle - 4T13 : ICAN2013 - 2S14 : ICAN2014 - 2015 : ICAN2015 - 2016 : ICAN2016	À l'invitation des États et financée par eux	Ressources actuelles
3	Élaborer des instruments pour mettre à disposition un forum d'échanges au sein duquel les États pourront promouvoir des approches réglementaires plus compatibles en ce qui concerne le transport aérien international [Rec. 2.4/1, alinéa f)]	A	<b>2013-2016</b> (par le truchement de la Conférence ICAN)	États (autorités en matière de concurrence)	Ressources actuelles

N°	Liste récapitulative de tâches de l'OACI recommandées par ATConf/6	Priorité	Durée et étapes de l'activité	Intervenants (autres que ATB-EAP)	Besoins en ressources humaines à l'EAP
4	Élaborer une vision à long terme pour la libéralisation du transport aérien international, comprenant l'examen d'un accord international par lequel les États pourraient libérer l'accès aux marchés [Rec. 2.1/1, alinéa b) et alinéa c)]	A	<b>2013-2016</b> ou au-delà - 4T13 : début de l'activité (ICAN) - 1S14 : ATRP/12 - 2016 : lettre aux États (consultation projet) - 1S17 : rapport à ATC - 2S17 : fin de l'activité	ATRP (consultations et réunions), LEB, États, parties intéressées	Ressources actuelles
5	Élaborer un recueil de politiques et pratiques en matière de concurrence des États et des organismes régionaux [Rec. 2.4/1, alinéa g)] [et mises à jour ultérieures]	A	<b>2013-2016</b> - 4T13 : début de l'activité - <b>2014</b> : lettre aux États (demander contributions) - 2015 : fin de l'activité - 2016 : publications	États	Ressources actuelles
6	Élaboration d'un accord international pour la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens [Rec. 2.2/1, alinéa c) et alinéa d)]	A	<b>2013 -2016</b> - 4T13 : début de l'activité (ICAN) - 1S14 : ATRP/12 - 2S15 : rapport à ATC - 2016 : fin de l'activité	ATRP (consultations et réunions), LEB, États, parties intéressées	Ressources actuelles

N°	Liste récapitulative de tâches de l'OACI recommandées par ATConf/6	Priorité	Durée et étapes de l'activité	Intervenants (autres que ATB-EAP)	Besoins en ressources humaines à l'EAP
7	Tenir à jour et adapter à l'évolution de la situation et aux besoins des États les orientations stratégiques de l'OACI sur la réglementation et la libéralisation du transport aérien ; en tant que des besoins, élaborer des orientations et des moyens supplémentaires pour faciliter la libéralisation [Rec. 2.1/1, alinéa e), 2.2/1, alinéa b), 2.4/1, alinéa h) et 2.8/1, alinéa e)]	A	<b>2013-2016</b> activité continue	ATRP (si nécessaire)	Ressources actuelles, avec l'appui d'administrateurs/administratrices auxiliaires (JPO) et/ou d'agents détachés
8	Élaborer un ensemble de principes de base relatifs à la protection des consommateurs [Rec. 2.3/1, alinéa b) et alinéa c)]	A	<b>2013-2015</b> - 4T13 : début de l'activité (lettre aux États, ICAN) - 1S14 : ATRP/12 - 2S15 : rapport à ATC	ATRP (consultations et réunions)	Ressources actuelles
9	Mise sur pied d'un groupe de travail multidisciplinaire chargé d'examiner les difficultés afférentes à la définition de mesures incitatives, économiques et opérationnelles, visant à permettre la concrétisation rapide des avantages des nouvelles technologies et procédures décrites dans les modules de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) [Rec. 2.7/1, alinéa b)]	A	<b>2013-2015</b> - 4T13 : début de l'activité - 1S14 : institution du groupe - 1S14 : AEP/ANSEP/5 - 2015 : fin de l'activité	AEP, ANSEP, ANB	1 P4, appuyé par le JPO français (prévu pendant le 4 <sup>e</sup> trimestre de 2013)

N°	Liste récapitulative de tâches de l'OACI recommandées par ATConf/6	Priorité	Durée et étapes de l'activité	Intervenants (autres que ATB-EAP)	Besoins en ressources humaines à l'EAP
10	Prendre des mesures pour faire mieux connaître et mieux comprendre les politiques et orientations de l'OACI concernant l'infrastructure de financement et élaborer des éléments indicatifs sur le financement durable des fonctions de supervision de la sécurité et de la sûreté au niveau des États et des régions, et surveiller la situation pour ce qui est du financement de la supervision économique [Rec. 2.7/1, alinéa c), 2.7/2, alinéa a)]	A	<b>2013-2016</b> activité continue	AEP, ANSEP, parties intéressées (si nécessaire)	Ressources actuelles, avec l'appui de JPO et/ou d'agents détachés
11	Examiner plus avant les possibilités de mettre en place de nouveaux mécanismes pour assurer le financement durable des fonctions de supervision au niveau national et au niveau régional [Rec. 2.7/2, alinéa b)]	A	<b>2013-2016</b> - 2S13 : consultations ANB, AVSEC - 2014 : consultations AEP, ANSEP - 2015 : élaborer des orientations - 2016 : fin de l'activité	AEP, ANSEP, ANB, AVSEC	Ressources actuelles

N°	Liste récapitulative de tâches de l'OACI recommandées par ATConf/6	Priorité	Durée et étapes de l'activité	Intervenants (autres que ATB-EAP)	Besoins en ressources humaines à l'EAP
12	Coopérer avec d'autres organisations internationales, dont l'OMT, dans des domaines d'intérêt commun, en vue entre autres d'éviter les efforts en double (Rec. 2.3/1, alinéa d) [activité continue pour résoudre les difficultés éventuelles avec l'OMT au sujet d'un projet de conventions sur la protection des touristes]	A	<b>2013-2016</b> activité continue - 2S13 et au-delà : collaboration avec l'OMT pour un projet de conventions sur le tourisme - 2014-16 : activité continue	UNWTO, LEB et d'autres organisations	Ressources actuelles
Tâches de priorité B					
13	Mettre à jour et avancer les éléments indicatifs de l'OACI sur la réglementation du transport aérien international, en particulier : Doc 9587, Doc 9626, MASA et WASA, indicateurs de libéralisation et études de cas sur des expériences en matière de libéralisation [Rec. 1.1/1, alinéa d)]	B	<b>2013-2016</b> activité continue - 4T13 : début de l'activité - 1S14 : Doc 9587 - 2014-15 : Doc 9626 - 2013-16 : WASA	ATRP (pour mettre à jour le Doc 9626)	Ressources actuelles, avec l'appui de JPO et d'agents détachés par la Chine
14	Élaboration d'un accord international spécifique pour faciliter une libéralisation plus poussée des services de fret aérien [Rec. 2.1/2, alinéa c) et alinéa d)]	B	<b>2013-2016</b> - 4T13 : début de l'activité (ICAN) - 1S14 : ATRP/12 - 2S15 : rapport à ATC - 2016 : fin de l'activité	ATRP (consultations et réunions), LEB, États, parties intéressées (IATA, TIACA)	Ressources actuelles

N°	Liste récapitulative de tâches de l'OACI recommandées par ATConf/6	Priorité	Durée et étapes de l'activité	Intervenants (autres que ATB-EAP)	Besoins en ressources humaines à l'EAP
15	Suivre l'évolution de la situation dans les domaines de l'accès aux marchés, de la protection des consommateurs et de la concurrence [Rec. 2.1/1, alinéa e), 2.3/1, alinéa a), 2.4/1, alinéa h), 2.5/1, alinéa d)]	B	<b>2013-2016</b> activité continue	ATRP (si nécessaire)	Ressources actuelles, avec l'appui de JPO et/ou d'agents détachés
16	Promouvoir auprès des États (et les encourager à utiliser) les orientations stratégiques de l'OACI sur la réglementation et la libéralisation du transport aérien (en ce qui concerne par exemple l'accès aux marchés, la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, l'attribution des créneaux, les couvre-feux nocturnes, les mesures de sauvegarde) ; aider les États dans leurs activités de libéralisation au moyen de cours de formation, de séminaires régionaux ou d'activités semblables, selon les ressources disponibles [Rec. 1.1/1, alinéa e), 2.1/3, alinéa d), 2.2/1, alinéa b), 2.5/1, alinéa c), 2.8/1, alinéa d)]	B	<b>2013-2016</b> activité continue (1 ou 2 séminaires par an)	Séminaires à l'invitation d'États	Ressources actuelles

N°	Liste récapitulative de tâches de l'OACI recommandées par ATConf/6	Priorité	Durée et étapes de l'activité	Intervenants (autres que ATB-EAP)	Besoins en ressources humaines à l'EAP
17	Faire mieux connaître les politiques de l'OACI sur les redevances d'usage et ses éléments indicatifs concernant la gouvernance, la propriété, le contrôle et la gestion des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), et sur les redevances liées à la sûreté de l'aviation [Rec. 1.1/2, alinéa e), 2.6/1, alinéa c), 2.7/3, alinéa c)]	B	<b>2013-2016</b> activité continue	AEP, ANSEP, parties intéressées (si nécessaire)	Ressources actuelles, avec l'appui de JPO et/ou d'agents détachés
18	Suivre les changements dans la commercialisation et la privatisation des aéroports et des ANSP ; recueillir auprès des États des informations sur le niveau de mise en œuvre des politiques sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, de publier ces informations et de les actualiser régulièrement sous la forme d'un supplément au Doc 9082 [Rec. 2.7/3, alinéa d)]	B	<b>2013-2016</b> activité continue	ACI, CANSO, AEP, ANSEP (si nécessaire)	Ressources actuelles, avec l'appui de JPO et/ou d'agents détachés
19	Mettre au point une analyse et des orientations à l'intention des États sur les incidences des taxes et autres prélèvements qui frappent le transport aérien [Rec. 2.6/1, alinéa d)]	B	<b>2014-2016</b>	États, UNWTO, IATA et autres parties intéressées	1 P4 avec l'appui d'un JPO allemand (prévu pour le 2 <sup>e</sup> semestre 2013)
20	Suivre l'évolution de la situation du transport aérien, effectuer des activités sur les grandes questions de portée mondiale et partager le fruit de ces analyses avec les États, les organisations et le secteur de l'aviation [Rec. 1.1/1, alinéa c), 2.5/1, alinéa c)]	B	<b>2013-2016</b> activité continue	Parties intéressées	Ressources actuelles, avec l'appui de JPO

N°	Liste récapitulative de tâches de l'OACI recommandées par ATConf/6	Priorité	Durée et étapes de l'activité	Intervenants (autres que ATB-EAP)	Besoins en ressources humaines à l'EAP
21	Coopérer avec les organisations internationales et régionales et avec l'industrie pour se tenir informé des obstacles à la pérennité du système du transport aérien et définir, dans un cadre de coopération, des stratégies clés pour éliminer les obstacles [Rec. 1.1/1, alinéa f)]	B	<b>2013-2016</b> activité continue	Organismes régionaux, bureaux régionaux de l'OACI	Ressources actuelles, avec l'appui de JPO et/ou d'agents détachés
Tâches de priorité C					
22	Envisager des moyens supplémentaires de rehausser le statut des politiques de l'OACI relatives au développement économique durable du système de transport aérien et évaluer la valeur d'une éventuelle nouvelle Annexe ou toute autre solution acceptable [Rec. 2.8/1, alinéa f)]	C	<b>2014-2016</b> ou au-delà	ATRP, États	Ressources actuelles, avec l'appui du fonds AT ou d'agents détachés par la Chine
23	Entreprendre des travaux sur des analyses coûts-avantages relatifs à la connectivité du transport aérien [Rec. 2.3/1, alinéa f)]	C	<b>2013-2016</b>	OMT, AVSECP, FALP, parties intéressées	Sous réserve de la disponibilité de ressources
24	Élaborer des orientations sur des questions émergentes d'importance mondiale qui pourront se présenter à mesure que la libéralisation progressera, notamment en ce qui concerne l'aviation d'affaires [Rec. 2.1/3, alinéa e)]	C	<b>2014-2016</b>	ATRP, IBAC, ANB	Sous réserve de la disponibilité de ressources

N°	Liste récapitulative de tâches de l'OACI recommandées par ATConf/6	Priorité	Durée et étapes de l'activité	Intervenants (autres que ATB-EAP)	Besoins en ressources humaines à l'EAP
25	Encourager la ratification de la Convention de Montréal de 1999 et fournir de l'assistance aux États qui en font la demande [Rec. 1.1/1, alinéa h)]	C	<b>2013-2016</b> - 4T13 : lettre aux États (pour les informer des décisions de A38) - 2014-16 : activité continue	LEB, bureaux régionaux de l'OACI, organismes régionaux	Sous réserve de la disponibilité de ressources